

Vergaderjaar 2005–2006

**30 300 VI**

## **Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Justitie (VI) voor het jaar 2006**

**Nr. 102**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN JUSTITIE**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 december 2005

Tijdens de Begrotingsbehandeling van Justitie voor 2005 heeft Uw Kamer gevraagd de Nederlandse verkeersboetetarieven te vergelijken met de verkeersboetetarieven die in andere EU-landen gelden (Kamerstukken 2004–2005, 29 800 VI, nr. 8 en 47). Om hieraan gevolg te geven, heb ik het WODC opdracht gegeven een dergelijk onderzoek uit te laten voeren. Het onderzoeksrapport, dat een zelfstandig onderdeel uitmaakt van het hoofdrapport «Tarifiering bij bestuurlijke en strafrechtelijke boetes» vindt u in de bijlage<sup>1</sup>. Het hoofdrapport dat begin 2006 wordt opgeleverd is meer van wetenschappelijke waarde en dient ter ondersteuning van beleidsvisies.

In deze brief ga ik in op de belangrijkste resultaten en conclusies van het WODC-onderzoek naar de Nederlandse verkeersboeten in Europees perspectief en maak ik in dit verband van de gelegenheid gebruik u te informeren over de activiteiten die ik heb ondernomen ter uitvoering van de motie Oplaat c.s. Daarnaast zal ik, gelet op de datum van 1 januari 2006, de boetetarieven die met ingang van die datum voor snelheids-overtredingen gelden nogmaals kort belichten.

#### **Belangrijkste conclusies en aanbevelingen uit het rapport**

Het onderzoek aan de hand van een documentanalyse, een internet-search en enkele aanvullende interviews, is in de periode mei 2005–november 2005 uitgevoerd. Daarbij is gekozen voor een representatieve selectie van veel gemaakte verkeersovertredingen, waarvan de Nederlandse boetetarieven vergeleken zijn met de boetetarieven voor dezelfde feiten in een groep Europese landen die door Nederlanders (tijdens vakanties) vaak worden bezocht. De probleemstelling luidt: «Hoe verhouden Nederlandse verkeersboetes zich tot verkeersboetes in andere EU landen?».

De volgende verkeersboetetarieven zijn vergeleken:

- Snelheidsovertredingen met een auto, motorfiets, bromfiets,

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

- gehandicaptenvoertuig met motor, landbouwvoertuig en motorvoertuig met beperkte snelheid (met een differentiatie tussen lage en hoge overtredingen van respectievelijk 10 km/u en 50 km/u),
- Rijden onder invloed door bestuurders van voertuigen (met een onderscheid naar 0,8 promille en 1,3 promille),
  - Met een motorvoertuig door rood licht rijden,
  - Niet dragen van gordel in motorvoertuig,
  - Niet dragen van helm op motorfiets,
  - Onverzekerd rijden van motorvoertuigen,
  - Rijden van motorvoertuigen zonder geldig rijbewijs.

De Nederlandse verkeersboetetarieven zijn vergeleken met de verkeersboetes in Duitsland, Oostenrijk, Frankrijk, België, Engeland, Spanje, Italië, Portugal, Polen, Luxemburg en Griekenland.

De belangrijkste resultaten en conclusies uit het rapport zijn:

1. Alle betrokken landen maken gebruik van een categorieën systeem voor de classificatie van de ernst van de verkeersovertredingen, waarbij de meeste landen vier of vijf categorieën onderscheiden. Nederland kent evenals Duitsland en Italië alleen lichte en zware verkeersovertredingen. Lichtere overtredingen worden veelal administratief-rechtelijk afgewikkeld. Voor alle landen geldt dat de zware overtredingen strafrechtelijk worden afgedaan.
2. Nederland hanteert evenals Polen, Luxemburg, en Griekenland een systeem met vaste verkeersboetes. Dit in tegenstelling tot de meeste andere Europese landen die minimum en maximum boetetarieven hanteren. Duitsland en het Verenigd Koninkrijk kennen een hybride systeem van verkeersboetetarieven met zowel vaste als variabele boetetarieven.
3. De Nederlandse tarieven voor verkeersboetes wijken niet in belangrijke mate af van de tarieven voor verkeersboetes in andere Europese landen die door Nederlanders vaak worden bezocht. De meeste Nederlandse tarieven voor verkeersboetes komen uit beneden de gemiddelde waarde voor de Europese landen. Dat geldt voor het rijden door rood licht, het niet dragen van autogordels, lichte snelheidsovertredingen en het rijden onder invloed. De tarieven voor het rijden van een motorfiets zonder helm en voor zware snelheidsovertredingen (meer dan 50 km per uur) zijn hoger dan het Europese gemiddelde.

### **Kanttekeningen bij conclusies en aanbevelingen uit het rapport**

In algemene zin kan worden aangetekend dat het enkele vergelijken van boetetarieven geen volledig inzicht geeft in de stand van zaken inzake de aanpak van verkeersovertreders in Europa. Andere sancties, zoals het afnemen van het rijbewijs of inbeslagname van het voertuig bepalen mede de zwaarte van de straf en zijn in het onderzoek niet meegenomen. Daarnaast is vooral het vergroten van de pakkans van groot belang. Naast gedragsbeïnvloedende maatregelen is het huidige handhavingsbeleid erop gericht de pakkans actief te vergroten.

Met betrekking tot de nieuwe tarieven die per 1 januari 2006 gaan gelden in het kader van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften, zoals opgenomen in Stb. 2005, 555 en aan uw Kamer voorgelegd bij gelegenheid van de voorhangprocedure, ingevolge de Wegenverkeerswet 1994, kan worden opgemerkt dat ook met die nieuwe tarieven, de Nederlandse tarieven in de pas lopen met de Europese tarieven.

## Activiteiten ter uitvoering van de motie Oplaat c.s.

Via de motie Oplaat c.s. (Kamerstukken II 2002/03, 28 600 XII, nr. 45) heeft Uw Kamer verzocht tot concrete voorstellen te komen voor het invoeren van een beboetingssysteem waarbij personen die incidenteel een lichte snelheidsovertreding begaan slechts de administratievekosten dienen te betalen, en waarbij méér prioriteit wordt gegeven aan de categorie notoire snelheidsovertreders door het invoeren van een sterk glijdende beboetingsschaal, waarbij de hoogte van de boete afhankelijk is van de ernst van de snelheidsovertreding.

Over de activiteiten ter uitvoering van deze motie is op meerdere momenten bij brieven met Uw Kamer gecommuniceerd. Gezien de veelheid en verscheidenheid aan ondernomen activiteiten verwijs ik in het bijzonder naar de voornemens en uitgangspunten zoals aangegeven in mijn brief van 18 februari 2003 (TK 2002–2003, 28 600 XII, nr. 79), waarbij uiteen is gezet dat ook ten aanzien van de zogenoemde «onzin-boetes», handhaving de norm is. Het uitgangspunt is dat ook door de beboeting van schijnbaar geringe snelheidsovertredingen, eigen en andermans veiligheid gediend is. Bij lichte overtredingen (WAHV-afdoening) is het beleid gericht op een zo groot mogelijke pakkans en een snelle afdoening. Verder heb ik in de brief van 19 mei 2004 (TK 2003–2004, 29 398, nr. 6) benadrukt dat de in de motie Oplaat c.s. verwoorde gedachte om notoire snelheidsovertreders harder aan te pakken in overeenstemming is met hetgeen ik voorsta met de systematiek van het opleggen van boetes voor snelheidsovertredingen. En dat het met in die brief aangekondigde pakket aan (voorgenomen) maatregelen, waaronder een strafrechtelijk puntenstelsel voor recidive ter zake van ernstige verkeersdelicten, de invoering van glijdende boetschalen in de WAHV per 1 januari 2006 en het op termijn onderzoeken van de mogelijkheden om de WAHV in de OM-afdoening op te nemen, met betrekking tot recidive naar mijn oordeel een geloofwaardig handhavingsbeleid wordt gevoerd.

### Herziene stelsel van snelheidsboeten

Meer recent heb ik het stelsel van snelheidsboeten herzien. Dit heeft tot de tarieven zoals deels neergelegd in het eerder genoemde, bij gelegenheid van de voorhangprocedure aan uw Kamer, ingevolge de Wegenverkeerswet 1994 voorgelegde geleid (Stb. 2005, 555). Voor wat betreft de zwaardere overtredingen zullen de tarieven in de eigen richtlijnen van het openbaar ministerie terechtkomen. Hieronder vindt u een tabel met enkele nieuwe tarieven ten opzichte van de oude, waarbij in de tarieven, rekening houdende met het verschil in gevaarzetting, nu ook een duidelijk onderscheid wordt gemaakt naar het buiten of binnen de bebouwde kom plaatsvinden van de snelheidsovertreding.

Mate van overschrijding	2004–2005	2006–2007	
		binnen beb. kom	buiten beb. kom
4	30	16	14
7	30	27	24
10	30	39	36
20	70	93	88
30	125	170	160
50	300	430	400

De genoemde snelheden zijn op basis van de snelheidsovertreding ná meetcorrectie, begaan met een personenauto. De bestuurder moet hier dus 7–8 kilometer bij optellen met betrekking tot zijn eigen snelheidsmeter. Tevens gaat het om de «kale» snelheidsovertredingen, dus niet om gevallen waarin bijv. sprake was van wegwerkzaamheden of er gevaar

dan wel hinder werd veroorzaakt. Met bovengenoemd stelsel heb ik de tarieven meer in overeenstemming gebracht met hetgeen ervaren wordt als meer of minder strafwaardig gedrag en daarmee uitvoering gegeven aan dit aspect van de onderhavige motie.

De Minister van Justitie,  
J. P. H. Donner